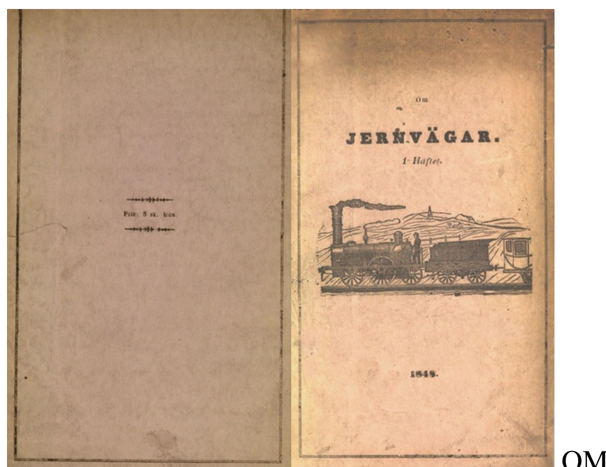


OM

JERNVÄGAR.

1 Häft. AF ***G. Swederus.*** STOCKHOLM. W. P. DALMAN. ______ 1848.

Förord till den elektroniska utgåvan

Detta första häfte synes vara allt som utkom. Broschyren, som tillhör British Library, har scannats av Google Books. Den anpassades för Projekt Runeberg i september 2013 av Bert H.

Tid och Rum! Under det att filosoferne begrunda dessa båda begrepp och anse dem emotsvara former för vår föreställning, kommer astronomen med beräkningar öfver tidens realitet, och geometern om rummets.

Tid och rum, hastighet och afstånd, äro tankar som förekomma vid hvarje materiel rörelse. Slägten aflösa hvarandra, och de nya hinna längre än deras fäder. Mekaniska snillet och uppfinningar i alla grenar af menskliga vetandet arbeta, sedan decennier, att, i en annan mening än filosofernes, tillintetgöra åtminstone den gamla räkningen i förhållandet mellan tid och rum, utrota rummets reallitet såsom hinder för menskliga företagen.

Årtusenden behöfdes likväl för att bereda möjligheten af den seger slägtet nu vunnit, att, med eröfring af tid, förminska afstånden i rummet.

Detta resultat är Jernvägarnes sublima frukt. När fordom vännen, bunden vid stället, endast sällan kunde hoppas att se den aflägse boende vännen, icke kunde företaga en resa på trettio mil utan att bereda sig för en längre frånvaro, kan han deremot nu, liksom lossad från jordens attraktion, flyga åstad på en dag, med ojemnförligt mindre möda; och *med större säkerhet än förr*. När en fruktbar ort fordom ville utbyta sitt naturöfverflöd mot en aflägsen stads beqvämligheter, hvartill medlen stå i beredskap genom produkter dem rikedom, snille och konst samfäldt frambragt, förlorades större delen af detta öfverflöd, när fortskaffningsmödan uppgick mot den lilla fördelsom slutligen blef öfrig af företaget. Varor skämdes under den långa tiden, varornas tyngd fordrade stora ansträngningar i verkliga hästkrafter hvilkas underhåll var kostsamt, och i menniskokrafter, hvilkas dyrbara användning bordt egnas åt mera båtande sysselsättningar.

Nu kan det längtande menniskohjertat förflytta sig, med aningens hastighet, hän till föremålet för sin längtan: Vigtiga öfverenskommelser kunna uppgöras muntligen och fortare än genom de snabbaste och eljest så högt värderade postförbindelserne, — emedan man, vid en timmas samtal, kan afhandla och uppgöra mer än med många bref fram och åter. De tyngsta, och minst dyrbara, varor kunna transporteras på stora afstånd ifrån deras

produktionsorter. Det är detsamma som att hafva flyttat menniskor och orter och varor närmafe hvarandra, så att man, med bibehållande af de ovärderliga fördelarne utaf stora områden, har den förut otänkbara fördelen att samtidigt hafva afstånden korta. Sådan är följden af att ega jernvägar.

För dem som alldeles icke känna en jernvägs utseende skola vi beskrifva den. Man får icke vänta sig att få *se* ett underverk ; jernvägen *är* ett underverk, men detta är icke synligt förrän man lärt sig känna egenskaperna. För betraktandet är den en ganska tarflig syn. Den utgöres endast af två uppstående ränder eller kanter af jern, sex eller åtta tum höga och tre tum breda, jemsidigt löpande så långt vägen räcker, och, inlagda i stockändar (om 4 ½ alnars längd) hvilka ligga på tvären men ned i jorden. Det ser ingenting ut för verlden; det är en tillställning så enkel som naturens egna daningar ; men vill man hafva något att häpna öfver så skall man se dess verkningar, se vägen begagnad; man skall t. ex. komma gående midtpå en stor slätt om några mils vidd, utan att veta att en jernväg der går fram, (ty ofta kan den vara alldeles omärkbar på 100 famnars afstånd). När man der går och mäter afståndens längd endast efter skyndsamheten i sina egna steg, och kanske vid horizonten blir varse ett föremål som rör sig, då är tiden inne att bliuppmärksam; förvåningen skall icke länge utebli. Den rörliga punkten kommer närmare, blir större, man ser kanske en lätt rök som följer detta föremål och kanske lägrar sig i en obestämd linie bakom. Efter tio minuters förlopp har man redan urskiljt att sex eller åtta *tredubbla* täckvagnar komma, fästade vid hvarandra, och liksom en fläkt halka fram öfver fältet. Skulle då, såsom ofta händer, en betande häst på slätten blifva skrämd af det framrullande vidundret, så får man en mätare för vagnarnas hastighet; den skrämda och skenande hästen blir nämligen snart upp- hunnen och måste vända åt sidan. Då begriper man hvilken hastighet det var, med hvilken vagnarna framrulla, Då är underverket färdigt för menniskoögat. Eller ock skall man sjelf försöka åkningen på en jernväg, känna vägens längd, hafva pröfvat denna till fots eller genom åkning efter häst. När man, med denna erfarenhet, begifver sig till jernvägsåkningen erfar man en ännu större häpnad. Ett långt tåg af flera, till tio vagnar, hvardera försedd med sex hjul, och så stor att tio till fyratio personer deri hafva plats, väntar på signalen att allting är klart. En kran öppnas då; ånga utrusar och företräder luftens ställe vjd att blåsa ljud i en hvjsselpipa. Den ger inga ljufva toner, tvärtom, det är ett ljud som borde tillhöra de fördömdes gnisslan; det ökas och hviner fram med ett obegripligt intryck af vildhet. En lätt knuff ger tillkänna att tåget satt sig i rörelse, man finner sig komma förbi fasta föremål; med en ganska ojemnt stigande hastighet ökas farten, och inom en minut har man kommit derhän att man icke mera tycker sig fara förbi de närmaste föremålen vid sidan af vägen, utan man finner dessa komma, under en märkbart vexlande synvinkel, hastande, den resande tillmötes; stenar, menniskor, boskap, skogarnas och fältens vilda djur, träd och hus, allt om hvartannat, hastar den resande till mötes, mep flyr åter lika fort, i ett flygande hvimmel, sin kos.

Det fortgår på detta sättet, eller det flyger; i ett nu omgifves man af mörker, men ofta blott för en tid af en half minut; en ljus vägg skönjes vid sidan af vagnenoch strax derefter är man åter i klara solskenet; vagnståget hade rullat in i en genomborrad landhöjd och åter kommit ut i det fria. Den ovane känner en viss oro, men den blir aldrig långvarig; det glädtiga och det hemska vexla så hastigt att intetdera intrycket hinner uppfattas. Är trakten skogig ser man föga omkring sig, ty de närmaste föremålen passera för hastigt för att redigt kunna uppfattas. Är det ett fält afvexlande med höjder, sjöar, kullar och vatten, så har man en paradisisk syn, ty man har då *all* naturens herrlighet liksom på en gång inför sig, — ett sammandrag af skapelsen.

Förklaringen af resesättet ligger deri att vagnarna icke behöfva styras, utan styra sig sjelfva. Vändningar komma icke i fråga, och äfven böjningar ske i en båge af flera hundrade famnars kroklinea; hjulen äro försedda med en större kant på ena sidan om den egentliga hjulskenan; denna kant ligger mot sidan af jernvägens skena eller rand, och då alla hjulen hafva sådana utstående kanter, kunna de icke komma utaf vägskenorna (rails, eller räls, såsom de kallas med deras engelska benämning). Sjelfva rörelsen åstadkommes på en vagn som går främst och har de andra bundna i rad efter sig. På denna främsta vagn är en ångpanna i ständig kokning, och ångan sätter då vagnens hjul i rörelse liksom på en ångbåt den dervarande machinen, ehuru båda äro olika byggda. Näst efter ångvagnen, (eller lokomotiven, såsom den också kallas) har man bundit den vagn (tender) som för brännkol eller stenkol och vatten för ångpannans behof. Vill man hejda farten, så trycker man på en inrättning, hvarvid runda jernfjädrar slå sig omkring hjulskenorna och försvåra rullningen så att vagnarna stadna. Vill man för tillfället

alldeles afsluta farten så släpper man också ut ångan ur pannan.

Så enkel är tanken för en jernväg och dess begagnande, men sjelfva tillställningarna äro ganska kinkiga, och fordra betydliga kostnader och betydlig skicklighet och insigter hos personerna som skola åstadkomma det hela.

Vägen måste väljas så vidt möjligt der det är slätt;små dalar fyller man med jord; (den transporteras lätt på det stycke jernväg man har färdig); små höjder för man bort, de stora går man omkring, långa åsar gräfver man igenom och befäster gången hvartefter med hvalf. Öfver vatten måste man naturligtvis hafva broar, ofta, i kärr, endast kaflebroar, lagda på långa korgar.

Hela sträckan måste noga afvägas för att få anläggningen så mycket som möjligt fri från sluttningar. Likväl har man i Amerika vägar också öfver branter, hvarvid man har en inrättning svarande mot slussar, nemligen en sidoväg med lastvagnar eller så kallade björnar, af hvilka man, med en ketting öfver en lednings-trissa, fäster så många man behöfver till motvigt, i det egentliga vagnståget, som däraf hindras till långsamhet när det går utför branten, och tvertom uppdrages när björnarne vid sidan släppas i gång utföre, under det att den eftersta då är, förmedelst kettingen öfver lednings-trissan, fästad vid den främsta vagnen i vagnståget; naturligtvis äro, i det andra fallet, björnarne fästade vid den eftersta vagnen.

Kostnaderna vid dessa anläggningar, finner man, måste vara ganska stora, dels emedan man måste använda en stor mängd utmärkt skickliga och kunniga personer, dels också emedan simpelt arbetande menniskohänder måste i stor mängd begagnas, för att bringa i ordning så långa vägsträckor som de, hvilka vid jernvägar komma i fråga. Dernäst komma dyrbara machinerier och byggnader, samt slutligen, eller rättare sagdt först, lösen för den jord man måste begagna.

Dessa kostnader har man, i penningstarka länder, kunnat bestrida på det sättet att de behöfliga millionerna blifvit delade i vissa andelar eller s. k. aktier af större eller mindre belopp hvardera, ehuru naturligtvis alltid, vid samma bana, af lika belopp.

Uti mindre penningrika länder borde man försöka vända sig till godo de kapitaler, som finnas i menniskokrafter, och för sådant ändamål borde aktie-teckningen ställas på serskildt sätt, hvarom några ord här längre fram.Man talar så ofta om den fattige, såsom ville man behjerta hans öde; men det stadnar vanligtvis vid detta tal. Det högsta man kommer till, är barmhertighet, d. v. s. man finner skäligt att dela med sig af sitt öfverflöd åt den som har intet, och man betänker icke dervid, att den sålunda hulpne förblifver ohulpen, ty ingen blir egentligen hulpen utan genom sig sjelf. Det enda rätta deremot är, att hjelpa så att hvar och en kommer i tillfälle att hjelpa sig sjelf. *Aide toi, et Dieu t'aidera*, säger ett ordspråk, af djup betydelse, ty den, som hjelper sig sjelf, gör det icke af egen kraft, utan af den högre, i honom inneboende, gudakraften.

Denna gudakrafts symptomer äro arbete, arbetsamhet och håg. Men dessa egenskaper, sjelfva menniskoväsendets egna kännetecken, kunna icke finnas hos sådana naturer, hvilkas ställning i verlden icke lofvar någon verklig skörd af deras ansträngningar; ingen menniska har håg, så snart denna icke ledes af sannolikheten för en följd, svarande emot bemödandet och hågen; denna sanning är så obestridlig, att den gäller, antingen hågen skulle hafva till föremål att anskaffa de första nödtorfterna för lifvets uppehållelse, eller om den skulle gälla de högsta syftemål för den förädlade menniskans vilja. I alla händelser fordras en möjlighet för framgången, eljest mattas lusten, uteblir bemödandet.

En sådan framgång ligger aldrig tydlig för den så kallade *fattige*, eller såsom vi väl, med ett lånadt och allmänt godkändt ord, kunde kalla *proletären*, d. v. s. *hvar och en, som, för sin tillvaro, är beroende af sin egen arbetsförmåga*.

Hvad kalla vi det, som står såsom slutpunkt och resultat framför hvarje enstaka bemödande? Vi kalla det framtid. Ju längre framför sig menniskan vågar sträcka sin blick, desto mera är hon säker om en framtid; den vidgas i många och små grader, men slutligen öfver en skarp gräns till en evighet af tillvaro redan genom fortsättning inom menskligheten, en fortsättning af den handling, hvaråt man under sin verksamhet bidragit attgifva rörelse-

kraften. Denna framtid utgör en odödlighet redan inom tiden; och en sådan framtid borde hvarje menniska medvetet hafva inför sig. Men den är icke möjlig med annat villkor, än att man äfven för detta lefvernet har en framtid, — men den *fattige*, den med blott sina egna krafter utrustade, har ingen framtid, ingen af något slag.

Man betänker vanligen icke detta; man märker det icke ens; man fordrar allenast af hvar och en, att han skall, genom egen omtanka, *förskaffa* sig en framtid; man fordrar detta med obillighet, innan man ändrar de många missförhållanden, hvilka i det afseendet nu ega rum, och hvilka man kunde sammanfatta under den allmänna benämningen af arbetets resultatlöshet, hvaraf framtidslösheten måste bli en ovillkorlig följd.

Hvad gör man i *bästa* fallet, då man vill hjelpa den fattige, den arbetande? Man gifver honom arbete. Det är bättre än att gifva allmosa, men om detta arbete icke fortsättes utöfver en viss tid, så ligger uti det provisoriska biträdet ingenting annat, än en förlängning af den olyckliga dödskamp, hvaraf proletärens lif består. Om jag gifvit en arbetande sex månaders tillfälle alt uppehålla lifvet, hvad har han vunnit dermed? Naturligtvis endast dessa sex månader, hvilka dermed äro bortgångna ur det konto han har att afsluta med lifvet, men för öfrigt står han på samma ställe, som innan han erhöll detta arbete. Han får dervid aldrig något öfrigt, hvarigenom hans ställning kunde förbättras.

Det är detta missförhållande, som bör häfvas, i fall man vill häfva fattigdomen i sjelfva dess väsende. Man skall se till, *huruvida vi icke göra den fattigt orätt deruti att vi icke laga så, att han får behålla det som han genom sitt arbete åstadkommit*.

Denna sanning är så vidtomfattande och så djup, att verlden en gång med häpnad skall vakna till uppfattning af dess innehåll, och på samma gång, i fall den i samma tidpunkt år moraliskt mogen dertill, omkasta de förhållanden,som nu råda, och hvilka, ehuru förbisedda, utgöra botten-orsaken till de oroliga samhälls-rörelser, af hvilka var tid uppgrumlas.

Kan man endast se bort ifrån *den* beräkningsgrund man hittills följt för att erhålla vinning af företag, så skall den, som hittills varit vand att vinna *derigenom* att han njutit frukten af andras arbete, också finna vinning och förkofran i lika grad möjliga derigenom att han ställer arbetet så att den fattige, den arbetande, vill göra arbetet med lust, emedan han derå får en *behållning*, en tydlig förkofran, alltså en *framtid*, ty en framtid utaf oupphörligt på hvarandra följande betalda dagsverken, utan annan fördel än att lifsgnistan blifvit qvarhållen i kroppen (till förmån for den, som begagnar den arbetandes krafter) är icke någon framtid.

En motsats mot dag-löneriet är, att arbetaren blir interessent i den produkt som uppkommer af hans arbete. Om denna tanka förefaller främmande och svår att tillämpa vid en mängd dagligen förekommande fall, må vi förbigå dessa, så mycket hellre som här icke är rum för en utförlig förklaring af hufvud-tankan, en förklaring och tillämpning till alla möjliga fall. Men desto lättare skall denna grund-tankas rättvisa kunna inses vid dess tillämpning på det fall, som här är i fråga.

Vi hafva talt om det vanliga sättet for åstadkommande af de summor, hvilka för jernvägar erfordras, nämligen aktie-teckning.

Hvad vore, vid jernvägsarbeten, enklare och naturligare, för att åstadkomma arbetarens interessentskap i produkten, än att låta honom blifva aktionär? der hade man på en gång ett efterdöme af sättet huru arbetaren kan blifva interessent i sitt arbetes produkt, och ett efterdöme af en högre rättvisa som erkänner att den arbetande bör *bekomma* såsom sitt hvad han *åstadkommit* med *sina* krafter! Dervid hade man också, i vårt land, som är fattigt på penningar, men har tillgång på de vida dyrbarare kapitaler som ligga i en intelligent befolknings arbetskraft, en lättad utväg för möjligheten att åstadkomma de storverk, hvilka, föddainom några utmärkta Svenskars hufvud, behöfva kapitalernas makt för att öfvergå från idéen till verkliggörelsen.

Om aktierna äro ställda på 1000 eller 500 Riksdaler, hvad hindrar sedan att taga dem på tiondedelar eller tjugondedelar, javäl mindre bråk? Sjelfva utförandet af att åstadkomma ett sådant interessentskap ginge ju mycket lätt för sig om den penningrikare delen af bolaget, som tillskjuter kontanta medel, och som således finge

besparing i kapitalutgift, kungjorde att den arbetande klassen, äfven smärre hemmansbrukare så vidt de egde tillräcklig folkstyrka, finge göra dagsverken vid jernvägsarbetet och derunder beräkna en viss dagspenning, men i uppköpta ätliga varor, till godt pris såsom alltid då man uppköper i stort, bekomma hvad de till lifsuppehälle behöfde, hvaremot det öfriga tillgodogjordes dem med aktie-delar, hvarå ränta, från det att jernvägen vore färdig, borde dem af bolaget garanteras.

Ville man tillika, för arbetets drifvande, begagna ett annat förslag, med att låta församlingarnes lösdrifvare skickas till arbete vid dessa företag, kunde sådant ske utan hinder för denna idée; det förslaget innefattar en måhända väl beräknad polisåtgärd, och må såsom sådan gälla; — (såsom på en gång rättvisa och välgörenhet mot den fattige kan det icke anses.) Hufvudsakligen vigtigt blir det dervid, att sådana vagabonder blefve använda på serskilda punkter af jernvägen, på det att icke samarbetet med dem skulle förnärma en önskvärd hederskänsla hos de frivillige arbetare bvilka icke låtit ett dylikt förfall komma sig till last. Det är nämligen troligt att en stor mängd af de personer som församlingarne ville skjuta ifrån sig komme att utgöras af sådana personer hvilka förut varit under fångstyrelsens händer. — Men huru än därmed vore, borde samma grundsats af interessentskap också för dem och deras arbete ega rum, så vidt icke den lilla behållningen, enligt det af D:r Wetterbergh gifna förslaget, vore påkallad att hemskickas till kommynerne för att svara emot de bortskickades åligganden vid hemmet. Alla de åter, hvilka icke vore nödsakade att på det sättet hemskicka sittöfverskott, borde få detta i sådana små aktier som de förut omnämnda. Just för sådana uslingar vore dylika aktier af stor vigt, både omedelbart såsom liten samlad tillgång och medelbart såsom en väckelse till sjelfkänsla och såsom uppfattning af *framtid*, hvartill besparandet och egandet utgöra ett första steg.

Men ett hufvudsakligt vilkor blefve det härvid alltid att välkända, ordentliga och driftiga arbetare hade sin sysselsättning på punkter, skilda från menniskor med hvarje skymt af vagabondage. Vår allmoge är, i det afseendet, lyckligtvis ännu finkänslig nog, och långt ifrån att förslöa denna känsla, måste man, med stor aktning, lemna den fredad från all smutsande beröring.

Man vet huru, vid beräkning af tillgångar, de *små* tillgångarna i mängd förefintliga, öfverstiga de så kallade stora men på få händer påräkneliga,

Det är möjligt, att den åsigt här framställes såsom en akt af rättvisa, upptagen och följd, skulle på samma gång kunna betydligt underlätta stora företags utförbarhet.

De verkningar, som jernvägarna medföra, äro icke inskränkta till blotta fördelen af transporter, ehuru en sådan fördel är sjelf ovärderlig till sina följder. Man värderade fordom kanaler såsom det enda kända konstgjorda medlet för transporter i stort. Det var efter den antagna satsen, att hafvet och vattnen, i stället att åtskilja länder, höllo dem i beröring med hvarandra. Nu har man funnit denna åsigt oriktig; hafven och vattnen i allmänhet skilja länder och menniskor ifrån hvarandra, men segling och, i sednare tider, ångkraften hafva åter förenat dem. Vida förmånligare är deremot den förbindelse som åstadkommes förmedelst jernvägar, ty den hastighet dermed åstadkommes är ovärderlig; ökad hastighet är vunnen tid säger man; men menniskolifvet är ju en succession af tidsmomenter, och man kunde således säga att en besparing af tid är en förlängning af lifvet, emedan man således, genom besparingar af tid, hinner utföra mycket mera.En ökad folkmängd utan ökade kostnader för dess existens kunde man således säga vara resultatet af sådan tidsvinst. Hvarje utväg till mångfaldig beröring emellan menniskorna verkar hastigt till bildningens befordran; det är en gammal sanning; men då intet kommunikationsmedel, af de hittills uppfunna, kan mäta sig med jernvägsfarten, utgör denna, äfven i afseende på den allmänna bildningen, en för upplysningens vänner ovärderligt dyrbar uppfinning som hvarje fosterlandsvän måste med glädje se närma sig till utförande inom vårt land.

Att välståndet, i stort räknadt, och för ett helt folk, är ett vilkor för allmän sedlighet, har erfarenheten tillräckligt lärt oss. Att välstånd åter befordras af varors och förnödenheters förflyttning ifrån det ena stället till det andra, är tydligt, såsom handeln i allmänhet gör rik. Man får dervid icke föreställa sig såsom handelns egentliga väsende att man köper en vara för t. ex. tio och säljer den för tolf eller mera. Det allmännas vinning af handeln beror deraf att varor, hvilka på ett ställe antingen ega *intet* värde, eller ett jemförelsevis mindre, blifva förflyttade dit der de

ega ett större värde, ty detta större värde är då verkligen en ren vinning för det allmänna — hvars materiella rikedom ju består allenast i den största summan af värden. Man säger visserligen i dagligt tal, att köpmannen förtjent så eller så mycket. Det må vara sannt, men det höjda värdets summa tillfaller det samhälle der det uppkom; och köpmannens vinst, om den var redligt vunnen, blir också hans lands vinst , ty han tager ingenting med sig då han dör, och han kan, äfven under sin lifstid, icke undanhålla sitt land fördelen deraf, i fall han nämligen begagnar det vunna och icke lägger det på kistbottnen.

All sådan följd tillhör handeln i stegradt mått i samma mån dess omsättning påskyndas och dess omfattning utsträckes. Om en mark smör på ett ort gäller 18 skilling, och på en annan ort 32, men en nyöppnad förbindelse mellan dessa orter förflyttar denna vara ifrån det förstnämnda till det sednare stället, blir följden vanligtvisatt densamma på första orten stegras i värde till måhända 24 skilling; äfven om den, på det sednare stället dervid skulle falla till 30, blefve det likväl för det hela en vinst redan i *första* företeelsen; men det återstår ännu en annan, och kanske vida betydligare vinst, på det sättet, att den orten som fann varan stegrad, uppmuntras att producera mera deraf; myror odlas, ängar och hagar uppprödjas, artificiella ängar beredas, och med förbättradt landtbruk och förbättrad boskapsskötsel, stiger orten i välstånd — till heder för kommunikationerna och handeln, dessa vilkor för produktionen.

Ännu mera blir sådant i ögonen fallande om man betraktar förhållandet med varor hvilka förut endast med svårighet och på kortare afstånd kunde finna en afsättning. Man har i Tyskland sett egendomar på tio till tolf Svenska mils afstånd från en stor stad, stiga en tredjedel, till hälften, och mera, utöfver deras ursprungliga pris, derigenom att egaren kunde sätta sitt mjölkförråd på jernvägen och få det transporteradt till den stora staden, och der naturligtvis få detsamma högre betaldt. Man betänke hvad en sådan stegring af egendomsvärdena innefattar för enskildes och det allmännas förmögenhet!

De moraliska verkningarna utaf dessa hastiga och lätta kommunikationer kan man icke upptaga genom speciella exempel. Men att de icke uteblifva, det har man erfarit genom iakttagandet af huru upplysningen, såsom ett af vilkoren för en högre sedlighet, stigit genom dessa förbindnings-anstalter emellan länder och orter. Der en jernväg går igenom flere länder, såsom i Tyskland, har man funnit denna trägna förbindelse fräta på all den olämpliga känsla af fiendlighet eller åtminstone afvighet, som så lätt predikas in i menniskorna, hvilka ännu icke hunnit inse att de äro bröder antingen de bo tillsammans eller på hvar sin sida om en vilkorligt utprickad landgräns. Denna gemensamhet har verkligen i det omtalade landet gått så långt, att den betydligt underhjelpt den af andra orsaker nyväckta samhällighetskänslan hos alla Tyskar från det landets många åtskiljda riken.Här är icke meningen att afhandla alla de vigtiga följder, som jernvägarna hafva med sig, men vi kunna icke förbigå en omständighet af stor vigt, så länge nationerne ännu stå på krigsfot med hvarandra — (ett förhållande, som de ökade fredliga kommunikationerna äro egnade att med tiden förändra). Det land, som har ett jernvägs-system, har också en stor öfverlägsenhet öfver hvarje anfallande fiende. Med förutsättning af en national-vilja, beror nämligen ett krigs utgång, i strategiskt afseende, på den omständigheten att man kan, efter behof, till hvarje punkt af anfallet, förflytta en öfverlägsen styrka, om man också i det hela skulle vara underlägsen. Jernvägar inom landet göra härvid samma gagn, som en Napoleons öfverlägsna fältherre-skicklighet, så att, ännu en gång upprepad förutsättningen af en national-vilja för försvaret, man med ett godt system af jernvägar kan vara tryggad mot anfall.

Utan att vilja efterapa fremmande länders åsigter, seder och bruk, bör man dock icke tvärtom förbise de lärdomar, som af deras erfarenhet kunna vara att hemta. Denna erfarenhet om jernvägars nytta är så stor, att enskilde och regeringar öfverallt täflat med hvarandra i nit för denna idées genomförande i stor skala. Det är också bekant hurusom, på många ställen, den allmänna öfvertygelsen om fördelen lockat den enskilda spekulationen att tillställa jernvägsföretag i större mängd och större omfattning, än som på samma tid kunde bäras af den tillgängliga penningstyrkan i landet. Sådana missbruk hafva på dessa ställen föranledt Regeringarne att moderera den öfverdrifna spekulationen; af samma erfarenhet har man åter i andra länder lärt sig att i tid förekomma sådana öfverdrifter; och när vi ändtligen här i Sverige börja denna sak, torde vi ännu säkrare kunna draga nytta utaf fremlingarnes erfarenhet i ondt och godt vid denna sak. För ögonblicket lärer väl öfverdrift vara

det man minst behöfver befara.

Ett exempel på huru litet man i förväg kan ana följderne af en lättad kommunikation, faller oss här i minnet. Det fanns, för femton tller tjugu år sedan, ingen annankommunikation för resor mellan Stettin och Berlin, än en postvagnsfart för 4 passagerare i veckan. När Styrelsen inrättade *dubbel* postgång, ansågs det vara onödigt, men följden blef att vagnen hvarje gång fylldes, och snart måste man låta den posten gå sex gånger i veckan, slutligen med flere vagnar; skälen för denna tillvext ansågos vara att de resande kunde säkert beräkna och bestämma tiden för återresan, samt att den ökade förbindelsen emellan städerne ökade affärs-beröringen. Slutligen anlades en jernväg, på hvilken resande nu i två resor fram och två tillbaka *hvarje dag*, till antal af mer än hundrade hvardera gången, fortskaffas. Om någon sagt denna förändring för tjugu år sedan, skulle han blifvit utskrattad, såsom en menniska utan förstånd.

Snart kan man, från Östersjö-kusten resa, på tre à fyra dagar, till Triest och Venedig — kanske Milano, för en vida förminskad kostnad i jemnförelse med den, som erfordrades, då man behöfde tolf dagar för samma tur.

Såsom ett slutligt bevis för den allmänna öfvertygelsen i andra länder om jernvägarnes ovärderliga nytta, kan vara skäl att här anföra hurusom, sammanräknade alla de redan färdiga och under arbete varande jernvägarne i Tyskland, beräknade att vara färdiga år 1850, dessa kommunikations-anstalter omfatta en väglängd af mer än *elfvahundrade Svenska mil*.

Man har anmärkt att olyckor inträffat på jernvägar, och det är sannt; de inträffa merändels genom försumlighet hos ovanda konduktörer; men dessa olyckor äro sällsynta, i jemförelse med de många resorna; det är fördenskull också en bekräftad erfarenhet att resor på jernväg äro ojemförligt mindre farliga än resor efter hästar på vanligt sätt. Så t. ex. förgår intet år i Sverige, der icke en stor mängd menniskor skadas eller tillsätta lifvet vid åkning. Deremot har man en mängd jernvägar, der aldrig någon olycka timat; men man omtalar icke denna säkerhet; man omtalar blott de händelser, då olyckor inträffat. Såsom bevis på den stora trygghet med hvilken man reser på jernväg kan anföras att, t. ex. på jernvägen mellanBerlin och Potsdam, som redan många år varit begagnad, och der vagnståg ofta med många hundrade personer hvardera, gå sex gånger om dagen, ännu aldrig den minsta olycka timat vid åkningen, oaktadt man tillryggalagt en vägsträcka, som sammanräknad är längre än femton gånger omkring eqvatorn. Hvilket resesätt ville man väl begagna, som skulle till dylik grad försäkra den resande om en obetingadt lycklig framkomst, när antalet af resande utgjorde millioner, eller vägens längd 100,000 mil?

Sådana äro 1 allmänhet fördelarne af denna sekular-uppfinning, näst boktryckeri-konsten förmodligen den mest båtande bland alla som ledt till menniskoslägtets förkofran i andligt och materielt afseende.

Såsom sidovinst af omätlig betydenhet vore, om hos oss en anläggning af jernvägar komme att företagas med ett förnuftsenligare användande af folkskraften, än som i andra länder egt rum.

Det bör anmärkas, att alla plötsligen uppkommande, och plötsligen upphörande, tillfällen till sysselsättning och arbetsförtjenst för en fattig befolkning, verka ofördelaktigt, javäl ofta rentaf förderfligt, isynnerhet om denna förtjenst utgör en inkomst, som förslår för dagen, och icke räcker mer än för dagen. När den upphör har proletären vant sig att, under en lång tid, och i sin tro understödd af verkligheten, *taga dagen såsom den kommer*, och icke tänka på morgondagen. Hade han dervid kunnat, genom tillfälle till besparingar och just derigenom än mera vunnen väckelse till sparsamhet, få en vink om hvad en framtid vill säga, så kunde han lemna det tillfälliga och färdighunna arbetet med vinst för sin moraliska beskaffenhet; flersidigt kraftigt understödd af sin sparpenning, skulle han kunna börja en ny verksamhet; men med uppätet förråd, utslitna krafter och utan framtida utsigt, går han icke modigt åter lös ut i verlden; han kommer tvärtom att snart, såsom ett förbrukadt redskap, vräkas från kommun till kommun, hatad, såsom den fattige öfverallt det är.Under sådana omständigheter, (af ett upphörande stort arbetsföretag, och således på samma gång plötsligt upphörande arbetsförtjenst), blefve det en stor hugnad för tillställarne, en stor välgerning för landet och dess sedlighet, om den afgående arbetaren bure med sig den skriftliga försäkran att han vore egare till en liten andel i det fullbordade storverket, aktie-egare i jernbanan, och att han antingen deraf komme att uppbära den garanterade räntan, eller,

ifall han ville tillgodogöra sig det samlade kapitalet, kunde sälja sitt lilla aktiebref till dess nominella belopp.

Det synes såsom borde denna tanke, från rättvisans billighetens, fördelens, förenade synpunkter skärskådad, kunna verka på tillställarne af vårt ifrågavarande jernvägsföretag så att de borde bringa den i utöfning. För sådant ändamål borde en uppmaning utgå till vår allmoge — besuten eller obesuten — att egna sig åt företaget, för att dermed kunna kapitalisera sin arbetskraft, nu, vid det första tillfälle som i stort dem erbjudes. Det är icke troligt att ej en stor mängd skulle infinna sig för att deltaga i arbetet, och derigenom högst märkligen underlätta utförandets möjlighet, och tillika sjelfva medverka till realiserandet af en idée för arbetarens interessentskap, oafvislig för införandet af ett verkligt rättstillstånd inom gebietet för proletärernes arbetsskörd. Af en sådan början skulle man sedan hemta ledning för andra tillfallen der deltagandet i skörden icke blifver *lika* lätt att, till andelen, bestämma.

Följden af ett sådant arbete i allmänhet blefve at *mera lust* blefve nedlagd deri, följaktligen också större produktion åstadkommen vid arbetet, större förmögenhet till delning — hvarvid den förmögne skulle vinna *mera* än han nu vinner då han vinner allt och proletären vinner intet mer än lifsuppehälle till förmån för den som använder hans krafter. Så blefve mera själ ingjuten i arbetet, och arbetaren skulle först då ega en framtid; nu eger han ingen.